

Um golpe nos transportes (Jornal do Brasil, 14/08/89)

MIGUEL BAHURY

O sistema de transporte coletivo no Estado do Rio de Janeiro carece, há longas décadas, de uma organização institucional adequada, com delimitações nítidas da sua área de competência, bem como das atribuições dos órgãos envolvidos.

Tal situação, comum a todos os Estados, é um reflexo da desorganização institucional do próprio governo federal, onde o setor de transportes coletivos nunca mereceu a prioridade devida.

Com a promulgação da nova Constituição federal, ficaram claramente definidas as responsabilidades de cada unidade federativa, bem como da União no que compete a transportes e trânsito, o que representou um avanço substancial para um melhor ordenamento do setor.

A elaboração das Constituições estaduais e das Leis Orgânicas dos municípios, acompanhadas dos respectivos Planos Diretores, seriam o passo seguinte para uma organização definitiva, visando à melhoria dos serviços prestados aos usuários.

Infelizmente, na Assembléia Constituinte do nosso Estado, esse processo foi abruptamente interrompido pelo relator geral da Comissão Constitucional, deputado Elmiro Coutinho, do PMDB, que suprimiu na íntegra, todo o capítulo de transportes, anteriormente aprovado sob a alegação de que não é de competência do Estado legislar sobre transportes e trânsito.

Segundo parecer do eminente jurista, Dr. Sérgio Andréa Ferreira, atualmente desembargador do Tribunal Regional Federal do Estado do Rio de Janeiro, “quando a Constituição federal, artigo 22, inciso XI, prescreve competir, privativamente, a União legislar sobre trânsito e transporte, refere-se a Direito do Transporte, isso é, ao regime das relações jurídicas envolvidas em transporte, e não sobre a matéria, que, embora referente a ele, seja nível estadual e municipal. Além disso, cabe ao governo federal legislar sobre as diretrizes da política nacional de transportes, isto é, sobre as normas gerais acerca dessa política.”

Ainda segundo o referido parecer do supracitado jurista, “como se trata, de serviço público, de atividade integrante da função pública administrativa, privativa de cada governo, a lei a que se referem o art. 175, e seu parágrafo único, da CF, é a legislação – constitucional e infraconstitucional – de cada um desses governos. Ora, se o serviço público de transportes intermunicipal é da competência estadual, a lei que sobre seu regime jurídico disporá é a lei estadual”.

Mais adiante, Sérgio Andréa esclarece, invocando o artigo 25, § 1º, da Carta Magna, que “os serviços públicos de transportes, que não sejam os da competência federal ou municipal, são de alçada estadual, e ao governo do estado compete sua organização (= legislação) e exploração, direta ou indireta”.

Como se pode observar, compete ao estado legislar sobre a organização e a prestação de serviços de transporte intermunicipais, e o uso de vias públicas estaduais,

assim como sobre a criação e organização de órgãos e entidades vinculados aos transportes.

Face ao exposto, a Constituição estadual deve, necessariamente: delimitar as funções do estado e dos municípios; assegurar os direitos e deveres dos usuários e das operadoras dos serviços de transporte; resguardar o acesso à circulação dos idosos e portadores de deficiência física; dispor sobre o regime de concessão ou permissão e garantir que compete aos municípios o planejamento e a administração do trânsito, bem como o produto da arrecadação das multas de trânsito lavradas em sua jurisdição.

O setor de transportes apresenta para a população a mesma importância que saúde, educação, habitação e saneamento básico. A mutilação, pela Assembléia Constituinte, de um capítulo tão vital, poderia acarretar consequências imprevisíveis.

A prevalecer o entendimento do deputado Elmiro Coutinho, quem irá administrar, organizar e operar o sistema de transportes intermunicipal de passageiros por ônibus, o metrô, as barcas, as vias e rodovias estaduais, os terminais e a integração modal e intermodal?

No tocante ao transporte por ônibus tal situação agravará ainda mais as distorções históricas existentes. O primeiro ônibus no Rio surgiu em 1837, quando um enorme ônibus vermelho de dois andares, movido a tração animal, iniciou o percurso do Rocio Grande (Praça Tiradentes) à Praia de Botafogo. Em 1927, através da Light and Power, começaram a circular os primeiros auto-ônibus e, já a partir de 1945, os ônibus perderam sua função completar e se transformaram na principal modalidade de transporte de passageiros até hoje, sem que houvesse uma legislação adequada, apesar de transcorrido tanto tempo.

No Grande Rio, 7 milhões de pessoas trafegam diariamente de ônibus. Quem iria regulamentar, controlar e fiscalizar esse modo de transporte no qual 80% da população são transportados se a legislação for omissa?

Não se pode subestimar um problema de tamanha importância, visto que os transportes são indutores do desenvolvimento urbano e exatamente por força desse problema acumulado no decorrer dos anos é que milhares de pessoas, para evitar o transtorno diária de deslocamentos acabaram se fixando em favelas próximas aos locais de trabalho.

Ao contrário do que ocorre na Europa e EUA, onde o trem e o metrô se constituem nos principais veículos de locomoção, transportando 70% a 80% da população, em nosso estado e no país a situação é totalmente distinta, conforme descrevemos. Naqueles continentes; quando houver a disseminação do automóvel, os processos de urbanização das grandes cidades estavam praticamente terminados. Aqui ocorreu justamente o inverso, desorganizando-se os espaços urbanos e agravando a questão dos transportes para a maioria da população das cidades.

Miguel Bahury é engenheiro, chefe da Divisão Técnica de Transportes do Clube de Engenharia.

Jornal do Brasil, 14/08/89